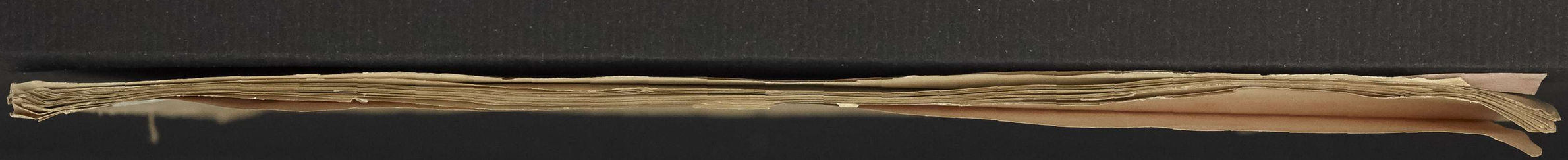

MEL
4°
108
-13-

CHEMIN DE FER

DE PARIS A AVIGNON.

DE LA NÉCESSITÉ DE DIVISER CETTE GRANDE LIGNE ENTRE DEUX COMPAGNIES.

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
DÉPOT

OBSERVATIONS

présentées par les Compagnies de Navigation à vapeur du Rhône.

~~doc n° 2665~~

Mel 4° 108 (13)

BIBLIOTHEQUE FNSP
1 280 899

44.689

FORMATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

CHEMIN DE FER
DE PARIS A AVIGNON.

DE LA NÉCESSITÉ DE DIVISER CETTE GRANDE LIGNE ENTRE DEUX COMPAGNIES.

OBSERVATIONS

présentées par les Compagnies de Navigation à vapeur du Rhône.

Mel 4° 108 (13)

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A AVIGNON.

NÉCESSITÉ DE DIVISER CETTE GRANDE LIGNE ENTRE DEUX COMPAGNIES.

PEUT-ON CONCILIER L'ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE, LATÉRALE AU RHÔNE, AVEC LE MAINTIEN PARTIEL DE LA NAVIGATION A VAPEUR DE CE FLEUVE ?

Le projet de loi relatif au Chemin de fer de Paris à Avignon, qui depuis si longtemps occupe la Commission du Budget, arrive enfin devant l'Assemblée législative, et la publication du Rapport fait au nom de cette Commission par M. VITET, permet aujourd'hui de discuter d'une manière sérieuse et utile les points divers de cette grosse affaire, la plus importante qui, en fait de Chemins de fer, ait jamais été soumise en France aux pouvoirs publics.

La Commission, par l'organe de son Rapporteur, propose :

« De concéder la ligne de Paris à Avignon de *sept cent quarante-deux* kilomètres pour *quatre-vingt-dix-neuf ans ;*

» De céder gratuitement à la Compagnie concessionnaire, à la charge par elle d'achever la ligne, les travaux déjà exécutés sur diverses parties du parcours, déjà payés par l'État et estimés à *cent cinquante-quatre millions ;*

» De garantir à la Compagnie un intérêt annuel de *cinq pour cent* sur le capital jugé nécessaire à l'achèvement, et évalué dès à présent à *deux cent soixante millions ;*

» De réserver seulement à l'État, après le délai de *quinze ans*, à partir de la mise en exploitation, moitié du produit qui excèderait *huit pour cent* du même capital de *deux cent soixante millions.* »

La navigation à vapeur, loin de combattre la Loi, en sollicite avec empressement le vote.

Nous nous garderons bien de combattre le projet en lui-même et nous éviterons avec soin de faire aucune observation sur ce que les conditions proposées peuvent avoir d'onéreux pour l'État; cette mission appartient à d'autres qu'à nous. On a souvent accusé les intérêts que nous cherchons à défendre, de vouloir retarder l'exécution du Chemin de fer parallèle au Rhône et à la Saône; on s'est constamment efforcé d'atténuer les arguments qui pouvaient être invoqués dans cet ordre d'idées, en les présentant comme les armes cachées d'une industrie rivale qui, menacée par la nouvelle voie, empruntait le masque des intérêts généraux pour défendre les siens propres. Ces insinuations ne sont nullement fondées. L'établissement de la voie ferrée qui doit, du Nord au Midi, traverser la France et assurer les communications rapides de Paris à la Méditerranée, est un besoin tellement reconnu, si bien consacré par l'opinion publique, que la pensée de l'empêcher ne peut se présenter à aucun esprit sérieux. La navigation à vapeur ne saurait méconnaître cette nécessité; il est évident pour elle comme pour tout le monde que l'établissement projeté, fût-il ajourné pendant quelques mois, son urgence se reproduirait bientôt sous toutes les formes, et que des retards provisoires ne feraient que prolonger sans résultat, mais non pas sans inconvénient pour elle, une agonie peut-être pire que la mort. Rien n'est en effet plus fâcheux pour cette industrie que l'incertitude où la plonge le projet relatif au

Chemin de fer. Arrêtée dans la voie des améliorations où elle avait fait d'admirables progrès; forcée de songer à se décimer, à s'annuler peut-être complètement; condamnée à voir un rival, déjà presque invincible par sa durée et son unité, recevoir de l'État une garantie d'intérêt, c'est-à-dire la certitude d'un bénéfice dans la lutte où elle ne pourrait avoir à recueillir, elle, que des pertes et la ruine; menacée de voir le Chemin de fer, placé ainsi devant elle, aux frais de l'État, dans une position inexpugnable, puiser encore une nouvelle force dans l'étendue qu'on voudrait lui donner, et qui lui permettrait de retrouver sur les parties où il n'aurait pas de voie d'eau à combattre les sacrifices qu'il aurait à faire pour la vaincre; la navigation à vapeur du Rhône a, par dessus tout, intérêt à sortir de cette situation précaire, à connaître son sort, et à voir, une fois pour toutes, trancher cette question qui doit décider de son avenir. Elle demande donc avec instance, non pas que le projet soit ajourné ou retardé, mais qu'il soit discuté, qu'il soit voté, et dans sa crainte de lui créer des obstacles, elle s'abstient complètement d'attaquer les bases de la loi proposée. Nous les prenons telles qu'elles sont, et c'est seulement sur un point accessoire que seront concentrées toutes les observations de la navigation; ses réclamations ne tendront qu'à demander dans la loi une modification qui, loin de pouvoir retarder l'exécution du chemin, devrait au contraire la hâter.

Le projet de loi proposait de concéder à une seule et même Compagnie toute la ligne de Paris à Avignon.

Une Compagnie unique pour les deux parties distinctes de la ligne, contraire à la nature des choses.

Cela était en opposition avec la nature des choses. La situation géographique de Lyon en a fait un point de partage pour tous les arrivages du Midi, qui de là se dirigent, les uns vers la Suisse, le Dauphiné, la Franche-Comté; les autres sur le Nord et Paris, par la vallée de la Saône; d'autres enfin sur l'Auvergne et toutes les contrées

aboutissant à la vallée de la Loire. La ligne ferrée doit ainsi avoir à Lyon, non pas une solution de continuité, mais une sorte de temps d'arrêt où les chargements se modifient, se divisent et soient rendus à leur liberté.

Aux antécédents.

Cela était contraire aux décisions antérieures, à tous les actes législatifs et notamment aux adjudications faites en 1846 qui avaient consacré la constitution de deux Compagnies indépendantes, l'une pour exploiter le Chemin de Paris à Lyon, l'autre celui de Lyon à Avignon.

A tous les intérêts engagés.

Il ne nous appartient pas de nous rendre les interprètes de tous les intérêts importants que froisse cette prétention ministérielle, éclose tout-à-coup en 1849, tendant à remettre à une Compagnie unique l'immense ligne dont il s'agit, à constituer entre ses mains le plus grand monopole de fait qui ait encore été établi. Tous ont déjà élevé la voix et pourront traiter la question sous ses divers points de vue; nous nous bornerons à l'envisager relativement à la navigation à vapeur, et nous nous efforcerons d'établir qu'en ce qui la touche, l'équité, l'intérêt du Gouvernement, les besoins du commerce, exigent impérieusement la division des deux parties si distinctes de cette longue voie ferrée.

A la navigation à vapeur surtout.

Il nous sera facile de démontrer que, monopoliser toute la ligne entre les mêmes mains, c'est vouloir d'une manière absolue la disparution complète de la navigation à vapeur du Rhône, déjà si étrangement livrée aux coups du Chemin de fer par la garantie d'intérêt que l'État promet à celui-ci; c'est lui ôter toute chance de retirer la moindre parcelle du naufrage auquel on la condamne; c'est lui enlever toute possibilité de salut; c'est vouer gratuitement à la ruine, à la destruction, une industrie qui a rendu d'incontestables services au pays, qui a réalisé par elle-même et sans aucun concours du Gouver-

nement de prodigieuses améliorations, qui alimente largement les caisses de l'État et qui représente une grande masse de capitaux. Cette œuvre de destruction pourrait-elle s'accomplir par une loi qu'on base surtout sur la nécessité de rendre la vie à l'industrie et à l'esprit d'association? Doit-on commencer ce qu'on appelle une œuvre de restauration et de réparation en couvrant le pays de nouvelles ruines?

La constitution de deux Compagnies indépendantes pour les deux portions si naturellement divisées de la ligne de Paris à la Méditerranée, laisse peut-être à la navigation à vapeur du Rhône quelques chances de durée et de salut.

Voilà ce que nous allons chercher à établir, et si nous y réussissons, nous trouverons dans le sentiment intime d'équité qui, indépendamment des divisions politiques, anime tous les Représentants de la Nation, un rempart contre l'innovation dangereuse introduite dans la concession du Chemin de Paris à Avignon. Nous ferons repousser la connexité qu'on veut établir à toute force entre les deux portions complètement distinctes de cette voie ferrée, connexité qui, désastreuse pour nous, nuisible à beaucoup d'autres intérêts, n'est nullement nécessaire à l'établissement du Chemin dont on veut assurer l'exécution.

Mais d'abord, répondons à une objection préjudicielle qui ne manquera pas d'être faite par beaucoup d'hommes de bonne foi.

L'amendement introduit par la Commission pour autoriser deux Compagnies tout-à-fait illusoire.

La Commission, nous dira-t-on, a reconnu en partie la justesse des motifs qui peuvent prescrire la division de la ligne entre deux Compagnies. Elle a fait droit à votre réclamation. Dans le projet amendé qu'elle présente, *elle autorise le Ministre à admettre que les adjudicataires soient constitués en deux Compagnies distinctes.*

Nous disons que cette satisfaction est tout-à-fait illusoire, ou plutôt elle serait un piège, si la haute impartialité des Membres de la Com-

mission ne donnait pas la certitude qu'elle n'a eu pour but que d'arriver à une solution juste et pratique.

En effet, Monsieur le Ministre des Travaux publics, contrairement à l'opinion que professait et qu'exprimait si énergiquement naguère sur cette question M. Bineau, a annoncé ouvertement qu'il ne profiterait pas de l'option que voulait lui laisser la Commission; il est lié patemment avec la Compagnie unique; ses sympathies sont ouvertement acquises à la redoutable association qui, armée déjà de tant de monopoles, aspire à celui de la grande voie par laquelle Paris sera lié à la Méditerranée. Comment donc croire que le projet tel qu'il est présenté par la Commission, tout en semblant admettre l'existence de deux Compagnies, puisse laisser quelque chance de succès à ce système? Dans l'état des choses, l'amendement introduit par la Commission n'est-il pas évidemment sans portée? ne resterait-il pas dans la pratique comme non avenu ?

Mais est-il convenable, est-il prudent, est-il digne, que, dans une question aussi grave, l'Assemblée législative ne se prononce pas? Doit-elle, peut-elle en renvoyer la décision à l'arbitraire du Ministre? Il ne s'agit pas ici des individus, il n'est pas seulement question de choix à faire entre les Compagnies, il s'agit de déterminer un système.

L'Assemblée nationale doit trancher nettement la question.

L'Assemblée nationale pense-t-elle que la ligne entière de Paris à Avignon, que cette grande artère du Midi au Nord doit être abandonnée à une seule et même Compagnie? Est-elle, au contraire, d'avis, de même que les Chambres législatives précédentes, que ce Chemin doit être l'objet de deux entreprises distinctes, être divisé entre deux Compagnies indépendantes? Il faut qu'elle le dise nettement. Sa dignité, comme le soin des intérêts publics dont elle a le dépôt, lui prescrivent de s'expliquer; elle ne saurait laisser planer sur

cette affaire aucune incertitude; elle ne peut abandonner à personne un droit qui appartient essentiellement au Pouvoir législatif.

Cette objection préjudicielle vidée, abordons la question en elle-même, en nous restreignant toutefois à ne la considérer que dans ses rapports avec la navigation à vapeur du Rhône.

Il est indispensable de dire quelques mots de cette navigation.

Là est évidemment l'un des principaux éléments de la question à résoudre. L'état des communications sur la ligne qu'il s'agit de doter d'une voie ferrée doit, avant tout, être soigneusement étudié. On ne saurait, en pareil cas, chercher à connaître avec trop de précision, l'importance des transports et leur prix, à apprécier l'influence respective de la nouvelle voie et des anciennes, sur leur propre avenir, comme sur celui des intérêts généraux.

Importance de la navigation à vapeur du Rhône.

Sous ce point de vue, on peut regretter que Monsieur le Rapporteur ait été bien sobre de calculs et d'explications et trop avare de développements et de recherches; à peine parle-t-il de la navigation à vapeur! Il est permis de s'étonner que Lyonnais d'origine, appartenant encore à Lyon sous quelques rapports, il paraisse complètement ignorer l'importance toute spéciale qu'a acquise dans cette ville et sur les voies navigables qui l'alimentent, une industrie digne au moins de quelque intérêt. Il semble que, dans un rapport destiné à consommer sa ruine, il aurait pu, comme les Anciens qui couvraient de fleurs les victimes offertes en sacrifices aux Dieux, témoigner quelque pitié, accorder quelques regrets à celle qu'il ne craignait pas d'immoler au monopole. Il aurait au moins fallu que le peu qu'il en disait fût exact, et, par une fâcheuse fatalité, les quelques mots sur la navigation à vapeur, qui lui échappent comme par hasard, expriment de graves erreurs et manifestent d'injustes et aveugles prétentions.

Méconnue par M. le Rapporteur.

Ce qu'il en dit est inexact.

La moyenne des interruptions de la navigation sur le Rhône n'est que de *vingt-un jours* par an.

Monsieur le Rapporteur affirme (p. 12) que la navigation du Rhône *est nécessairement interrompue pendant au moins* CINQUANTE JOURS *par an.* Qui songe à nier que les voies ferrées aient sur toutes les autres l'avantage de la célérité, aient, moins que toutes les autres, à courir des chances d'interruption? Mais, pour corroborer cette vérité, était-il nécessaire d'atténuer, de dissimuler gravement les résultats obtenus par les efforts incessants de l'industrie sur le Rhône? Eh bien! grâce à ces efforts, grâce aux améliorations successivement introduites dans la disposition des machines, dans la forme des bateaux (forme toute spéciale pour la navigation du Rhône), les interruptions de la navigation n'ont été, en moyenne, sur ce fleuve depuis six ans, que de *vingt et un jours* par année. Ce fait est patent, incontestable; il est établi d'une manière irréfragable par le langage éloquent des chiffres, et résulte des registres de la navigation tenus de la manière la plus régulière. Cette interruption réduite en moyenne à *vingt et un jours*, tombe d'ailleurs presque toujours sur l'hiver, époque où les transports ont peu d'importance. Si Monsieur le Rapporteur ignorait ces faits, pourquoi n'a-t-il pas cherché à les apprendre?

Injustes reproches sur l'action de la navigation à vapeur, en 1847.

Monsieur le Rapporteur rappelle l'augmentation considérable que subit, en 1847, le prix de la voiture sur la ligne de Marseille à Lyon, par laquelle arrivaient avec une prodigieuse accumulation, les blés qui vinrent, à cette époque, sauver de la famine toutes les contrées de l'Est. Il fait remarquer, non sans quelque amertume, et sous la forme de reproche, que l'augmentation frappa aussi les transports effectués par la navigation. Monsieur le Rapporteur sait sans doute qu'à cette époque la navigation à vapeur du Rhône a rendu un grand service au pays; il sait probablement qu'en décuplant ses efforts, elle apportait chaque jour sur les quais de Lyon, plus de *mille tonnes* de blé, ce que n'aurait

peut-être pas pu faire un chemin de fer. Mais il paraît ignorer, qu'à cette même époque, la voiture par terre sur la voie parallèle, était infiniment plus coûteuse que par le Rhône; que le cabotage de Marseille à Arles avait quadruplé ses prix; que le fret de Marseille à Odessa avait vu quintupler les siens; il oublie qu'un accroissement subit, exceptionnel, hors de toute proportion, des transports sur un point quelconque, oblige, pour les effectuer, à recourir à des moyens exceptionnels aussi, et amène forcément sur les prix une augmentation, par la raison toute simple que, plus une chose est demandée, plus elle est chère. Monsieur le Rapporteur n'a qu'un souvenir, il ne connaît qu'un fait : la navigation à la vapeur a augmenté ses prix en 1847! il lui en fait un crime, et on dirait qu'il veut faire envisager comme un juste châtiment de ce crime la destruction qu'il ne craint pas de lui infliger aujourd'hui! Comment Monsieur le Rapporteur peut-il comparer dans cette hypothèse la navigation à vapeur, composée de mille éléments divers, formée de nombreuses Compagnies agissant isolément, industrie libre, sans privilége, sujette par conséquent à toutes les exigences du public, à toutes les variations commerciales; comment peut-il la comparer à un chemin de fer qui, obéissant à une volonté unique, à une direction absolue, conséquence de son monopole, peut, sans se nuire, maîtriser toujours ses prix? Pour que la comparaison eût quelque exactitude, il faudrait qu'elle portât, non pas sur une circonstance exceptionnelle, mais sur une moyenne d'époques et de prix, et, faite ainsi, elle serait défavorable au Chemin de fer, Monsieur le Rapporteur ne peut l'ignorer. M. Vitet est-il d'ailleurs bien certain que, dans des cas exceptionnels, que, dans des circonstances analogues à celles auxquelles il a fait allusion, un Chemin de fer, qui ne serait nullement intéressé à augmenter ses moyens

ordinaires, qui ne pourrait peut-être pas le faire, rendrait autant de services que le pays en a recueillis en 1847 de la navigation? Que ces services soient oubliés, passe; mais que du moins on ne s'en fasse pas une arme contre elle!

La navigation à vapeur a un tout autre caractère sur le Rhône que sur la Saône.

Monsieur le Rapporteur confond la navigation du Rhône avec celle de la Saône. L'industrie à vapeur sur ces deux voies fluviales est cependant tout-à-fait dissemblable; ce ne sont ni les mêmes bateaux, ni les mêmes machines, ni le même but, ni les mêmes transports, ni les mêmes résultats. Par une étrange méprise, il voit dans la navigation à vapeur de la Saône, sans doute parce qu'elle se sert de paquebots bien peints, bien coquets, spécialement appropriés aux voyageurs, des perfectionnements qui ne lui apparaissent pas dans celle du Rhône. La navigation à vapeur est sur la Saône ce qu'elle est partout; elle n'a point eu là de difficultés spéciales à vaincre, elle n'a point eu à résoudre de problème économique. Ce n'est pas elle qui fera pour le transport des marchandises de Lyon à Châlon une rude concurrence au Chemin de fer; ce sera surtout la navigation ordinaire, pourquoi? Parce que la Saône n'a presque pas de courant, qu'elle se remonte avec la plus grande facilité, et que, pour y effectuer des transports à des prix extrêmement modiques, on peut se passer de la magique intervention de la vapeur et n'employer qu'un matériel économique, qu'on peut pour ainsi dire à chaque instant faire renaître.

Il en est tout autrement sur le Rhône, ce plus rapide des fleuves de l'ancien monde.

Ici, la navigation à vapeur a un caractère tout spécial. Elle avait à vaincre des obstacles qui semblaient insurmontables, et elle a accompli de véritables prodiges. Le premier bateau à vapeur qui, en 1829, remonta le Rhône en *douze jours*, excita des transports d'admiration

et provoqua partout d'abord des témoignages d'incrédulité de la part des riverains accoutumés à voir les bateaux ordinaires consacrer *cinquante jours* au même trajet. C'est aujourd'hui en *vingt-quatre heures*, c'est en portant d'énormes chargements que les bateaux à vapeur effectuent cette remonte. Ces progrès inespérés ont changé toutes les conditions des rapports commerciaux entre Lyon et la Méditerranée, et la navigation à vapeur s'est emparé de la totalité des transports sur cette ligne. Plus de *cinquante* bateaux à vapeur de diverses puissances sillonnent le Rhône; *dix* Compagnies exercent cette belle industrie; de grands capitaux y sont engagés. La navigation à vapeur du Rhône, en un mot, ne ressemble à aucune autre navigation fluviale, soit par son importance en elle-même, soit par son influence sur les intérêts généraux du commerce.

Sans nous étendre à ce sujet sur des détails qui pourraient paraître superflus, nous ferons ressortir, dans l'état actuel de cette navigation, deux grands faits principaux qui se lient de la manière la plus intime à la question qui nous occupe, et qui doivent servir d'éléments à sa solution.

La navigation à vapeur du Rhône dépasse les besoins.

La navigation à vapeur du Rhône, loin d'être insuffisante aux besoins commerciaux, les dépasse notablement; ce n'est pas elle qui manque aux transports, mais bien les transports qui lui manquent, et quoiqu'elle se soit emparé de tous ceux de la ligne de Lyon à la Méditerranée, elle pourrait transporter beaucoup plus qu'elle ne trouve à le faire, puisque, pendant la plus grande partie de l'année, son matériel est loin d'être employé en totalité.

Ses prix sont plus bas que ceux des tarifs des lignes de fer.

Les prix de transport de la navigation à vapeur sont bien au-dessous de ceux qui résulteraient de l'application des tarifs du Chemin de fer.

Or, la ligne ferrée établie le long du Rhône ne pourra pas, par une exception toute locale, offrir d'économie réelle de temps aux trans-

ports, si ce n'est aux voyageurs de montée, et ne réalisera ainsi, excepté sous ce dernier rapport, qui est un faible élément comparatif de produits, aucun avantage de célérité, de même que l'application régulière de ses tarifs n'en présentera aucun sous le rapport des prix.

Mais l'accroissement des transports ne peut se manifester, dans une grande proportion sur une ligne de communication quelconque, que lorsque les deux principales conditions du transport : le prix et la célérité, sont très énergiquement modifiées.

La voie ferrée sur cette ligne ne peut augmenter très notablement la masse des transports.

L'établissement de la voie ferrée n'augmentera donc pas d'une manière notable sur cette ligne la masse des transports, masse qui actuellement ne suffit pas à la navigation à vapeur, et qui, en supposant même qu'elle fût toute entière dévolue au Chemin de fer, ne lui donnerait encore qu'un très mince produit sur le capital qu'il absorberait.

Il suit de là, que les deux industries ne sauraient vivre ensemble, qu'il n'y aura pas d'aliments pour toutes deux, qu'elles auront à se disputer, par une lutte acharnée, les transports qui, partagés, ne laisseraient que de la perte à chacune, et que l'une d'elle devra nécessairement succomber et disparaître. Ce sort serait forcément réservé à la navigation qui, quels que fussent ses bas prix de revient, ne pourrait lutter bien longtemps contre son redoutable adversaire, armé de sa durée, de son unité, de sa nécessité d'être, contre son rival placé, lui, dans l'impossibilité de faire retraite.

En effet, la destinée d'un Chemin de fer est de détruire, pour s'alimenter, tous les autres modes de transports parallèles; une fois son capital enfoui, il est condamné, pour le rendre productif, à s'emparer par la force de tous les transports qui lui sont nécessaires et à s'imposer, pour détruire les concurrences, pour éloigner les transporteurs rivaux, de nouveaux sacrifices, jusqu'à ce qu'il se soit mis en possession du monopole complet qui est sa véritable essence.

Mais ici, la lutte contre la navigation qui est arrivée à un si haut degré de puissance et de développement, serait sérieuse, elle durerait peut-être longtemps et deviendrait dans tous les cas extrêmement onéreuse pour le Chemin de fer lui-même. C'est là que se présente la grande difficulté de l'établissement de la voie ferrée latérale au Rhône. Lorsque en 1846, une Compagnie, après avoir de longue main soigneusement étudié la question, avait attaqué cette grave affaire, sa première sollicitude avait été de s'emparer du concours de la navigation à vapeur, de la fusionner avec le Chemin de fer futur, de s'assurer de la totalité de son matériel pendant la construction de la ligne ferrée pour le réduire ensuite à mesure du développement de la nouvelle voie et pour ne le maintenir enfin, après l'achèvement du chemin, que dans une proportion qui, tout en assurant au public le choix d'un moyen de locomotion différent et plus agréable aux yeux de quelques uns, laissât sans lutte à la ligne de fer, la grande masse des transports dont elle aurait besoin.

Nécessité de lier le Chemin de fer, à la navigation reconnue en 1846.

Ce système offrait sécurité aux capitaux engagés dans le Chemin de fer, et ouvrait une voie de salut à l'industrie qu'il s'agissait de déposséder.

Par le projet de loi soumis à l'Assemblée législative, on a imaginé un moyen plus simple de débarrasser le Chemin de fer de la concurrence si redoutable pour lui de la navigation à vapeur :

C'est de lui garantir un minimum de produits, un intérêt de *cinq pour cent*, sur le capital qu'il aura à absorber.

On garantirait ainsi à la Compagnie concessionnaire que, quelque sacrifices qu'elle eût à subir pour détruire la dangereuse industrie rivale qui se trouverait en face d'elle, il ne lui en coûterait rien; qu'il lui resterait dans tous les cas un bel intérêt, un bénéfice raisonnable!

Garantie d'intérêt donnée au Chemin inique vis-à-vis la navigation.

L'État, en un mot, vient dire à la Compagnie du Chemin de fer : *Vous avez devant vous la navigation à vapeur qui vous gêne; vous avez un*

indispensable besoin des transports dont elle est en possession. Eh bien! faites-lui une guerre à mort, tuez-la; peu importe ce qu'il en coûtera; ne calculez pas les sacrifices à faire; c'est moi qui paierai; vous gagnerez toujours.

Il n'est pas besoin de faire ressortir tout ce que ce langage, traduction fidèle de la garantie stipulée en faveur de la Compagnie future, a de monstrueux et d'inique vis-à-vis de la navigation à vapeur.

C'est la navigation qu'on tue, et on indemnise son adversaire!

Jusqu'à présent, dans la pratique ordinaire et légale des affaires, lorsque l'intérêt public exigeait le sacrifice de quelques intérêts privés, l'équité prescrivait de dédommager ceux-ci. Quand une route s'ouvre, lorsqu'une rue s'élargit, celui qui est contraint de céder une partie de sa propriété pour les intérêts généraux est indemnisé. Celui qui profite plus particulièrement de l'amélioration obtenue au profit de tous, est soumis à contribuer lui-même à la réparation, à payer quelque chose pour la plus-value qu'il recueille. L'indemnité est fournie, pour la plus grande partie, par l'État au nom de tous, et, pour une partie quelconque, par celui qui profite plus spécialement de l'amélioration obtenue. Ici, tout est différent; c'est l'État qui paie, qui paie seul, qui paie tout! Et il paie, non pas à celui qui est lésé, mais à celui au profit duquel s'opère la dépossession!

Remarquez bien qu'ici, si la dépossession s'effectue, ce n'est pas par la force des choses, ce n'est pas par la marche naturelle de l'industrie, ce n'est pas par l'effet de progrès nouveaux qui dépassent et renversent ce qui était. La navigation disparaît, non parce que le Chemin de fer fait mieux qu'elle et vient la remplacer par sa propre supériorité, car, dans ce cas, il ne serait pas nécessaire de donner à celui-ci une garantie de produit. Elle disparaît parce qu'elle gêne le Chemin de fer. Son existence s'oppose au développement d'une indus-

trie qu'on croit utile aux intérêts généraux ; elle est considérée comme un obstacle ; c'est pour cela que le Gouvernement fournit, à beaux deniers comptants, ce qui est nécessaire pour l'écarter, de même qu'il paie pour ouvrir une route, avec cette différence toutefois, que ce qu'il donne dans le cas qui nous occupe, sera employé, non à acheter ce qu'on veut faire disparaître, mais à faire face aux frais de la guerre qui est indispensable pour s'en emparer par la force !

Garantie d'intérêt dangereuse pour l'État.

Si la garantie d'intérêt accordée au Chemin de fer est inique vis-à-vis la navigation, combien aussi n'est-elle pas, même sous ce point de vue restreint, aveugle et onéreuse pour l'État. En effet, de deux choses l'une, ou la navigation à vapeur succombera devant le Chemin de fer, ou elle lui résistera. Si le Chemin de fer lutte avec la navigation par une guerre plus ou moins longue de tarifs dérisoires, la perte qui en résultera, jusqu'au moment où celle-ci devra être annulée, sera à la charge de l'État, condamné ainsi à l'inqualifiable rôle de fournir une allocation pour détruire une industrie. Si, au contraire, il n'y a pas de lutte, et si le Chemin de fer veut bien se contenter des *cinq pour cent* qui lui sont garantis, et maintenir ses tarifs, la navigation restera debout ; elle conservera la plus grande partie de ses transports actuels, et l'exploitation de la ligne ferrée présentera de considérables déficits que l'État sera appelé à combler. Ainsi, l'État paiera dans toutes les hypothèses ! Et, dans ce dernier cas, il paierait longtemps, il paierait sans qu'il lui fût possible d'entrevoir le moment où ses sacrifices incessants l'affranchiraient de l'obligation de les continuer !

C'est vainement qu'on vient dire que la garantie ne sera jamais effective, parce que si l'exploitation spéciale de Lyon à Avignon est onéreuse, les déficits qu'elle pourra présenter seront couverts

par les bénéfices nécessairement réalisés sur le parcours de Lyon à Paris. Cela ne change rien à la situation des choses sur la ligne de Lyon à Avignon; si la garantie stipulée pour le Chemin de fer entre ces deux points doit absorber des bénéfices dont la réalisation est certaine entre Paris et Lyon, elle n'en est pas moins odieuse en principe et onéreuse en fait, et il faudrait y voir une raison de plus de séparer complètement deux choses dissemblables, de faire administrer isolément deux lignes dont l'exploitation et les produits basés sur des éléments tout différents, doivent donner des résultats opposés, qu'on ne peut confondre sans imprudence.

Bien plus nuisible à la navigation que la loi de 1842.

Quoi qu'il en soit, à l'apparition du projet de loi présenté par M. Lacrosse, la navigation à vapeur fut frappée d'une juste terreur par l'annonce d'une intervention gouvernementale qui prenait un caractère tout nouveau. L'État ne se contentait pas d'oublier, en faveur du Chemin projeté, la protection qu'il doit également à tous les intérêts, et spécialement à toutes les industries; il ne se bornait plus à suivre le système si prodigue de la loi de 1842; ce n'était pas seulement par d'énormes allocations, en se chargeant lui-même de la plus grande partie des dépenses, qu'il voulait favoriser la construction du Chemin de fer de Lyon à Avignon, il venait encore garantir aux concessionnaires de cette ligne un bénéfice, un produit minimum de *cinq pour cent*, sur la somme à laquelle, par une appréciation fort largement faite, était évaluée la dépense. Cette étrange clause livrait la navigation, pieds et poings liés, à l'heureux adversaire qu'on voulait lui substituer.

Elle se hâta de présenter ses doléances et s'efforça de faire ressortir tout ce qu'avait d'insolite et d'odieux à son égard le système dans lequel on ne craignait pas d'entrer. Mais elle reconnut bientôt que, dans toutes les régions du pouvoir, dominait l'intention arrêtée de faire à tout

prix la voie ferrée de Paris à la Méditerranée. En présence des difficultés que créaient à cette grande entreprise les circonstances politiques; devant l'obstacle tout particulier que l'importance de la navigation à vapeur du Rhône elle-même opposait à la création de la ligne ferrée latérale à ce fleuve, on paraissait généralement convaincu que, sans la garantie d'intérêt, sans la certitude d'un beau produit donnée par l'État aux capitaux qui seraient enfouis dans cette œuvre gigantesque, il serait impossible d'y attirer ces capitaux que le Gouvernement se croyait hors d'état de fournir. Les plaintes que la navigation avait à exhaler semblaient se traduire en opposition à la construction du Chemin; par cela même, dans la disposition des esprits, elles étaient peu écoutées.

Elle dut se résigner au rôle modeste qu'elle avait déjà accepté en 1846, se soumettre à sa réduction graduelle, à sa disparution presque complète, comme à une conséquence inévitable de l'établissement du Chemin, et songer à se transformer pour ainsi dire, en se liant, en se fusionnant avec la ligne ferrée, en lui donnant au besoin elle-même son concours.

La garantie d'intérêt exclusive de toute concurrence.

En effet, il ne pouvait plus être sérieusement question de concurrence. Les esprits les plus disposés à encourager au profit des intérêts généraux, la lutte entre les efforts des industries rivales, lutte qui a souvent enfanté des prodiges, mais qui souvent aussi n'aboutit qu'à des ruines dont les intérêts généraux ont eux-mêmes à souffrir; les partisans les plus prononcés de la concurrence *quand même* ne pouvaient plus conserver la moindre illusion, la plus faible espérance sur son application dans le cas qui nous occupe. Il était bien évident que, consacrer une garantie d'intérêt de *cinq pour cent* en faveur du Chemin qu'on voulait établir latéralement au Rhône, c'était interdire de

la manière la plus absolue toute concurrence à la navigation à vapeur de ce fleuve, c'était la mettre à la discrétion du Chemin, la condamner à disparaître, c'était, à l'avance, proscrire les efforts de tous ceux qui pourraient plus tard tenter sa résurrection et avoir l'imprudence de confier de nouveaux capitaux à des entreprises n'ayant, comme leurs devancières, que la ruine en perspective.

Ainsi, en se résignant à ne pas tenter une lutte dans laquelle il ne pouvait y avoir que des désastres à recueillir, c'était, pour la navigation à vapeur, entrer dans les vues du Gouvernement, c'était lui éviter les pertes que cette lutte devait aussi inévitablement entraîner pour l'exploitation du chemin, et qui, en définitive, ne pouvaient retomber que sur lui.

La navigation réduite à se fusionner dans le Chemin de fer, mais repoussée dans ses vues de conciliation et de salut.

Toutefois, la navigation à vapeur ne trouva pas, dans la Compagnie puissante placée derrière le projet Lacrosse, la même hauteur de vues, les mêmes dispositions conciliantes qui, en 1846, avaient spontanément amené à elle la Compagnie alors en mesure d'entreprendre sérieusement le Chemin de Lyon à Avignon. Il est permis de croire que la clause toute nouvelle de garantie d'intérêt que la Compagnie de 1849 était venue à bout d'obtenir, lui faisait considérer comme inutile toute transaction avec la navigation, et qu'elle attachait peu d'importance à une guerre dont elle avait su amener le Ministre à faire courir toutes les chances à l'État. Il faut dire aussi qu'il n'était plus question, comme en 1846, d'une opération essentiellement industrielle, dirigée par des hommes se personnifiant avec elle, connaissant à fond les localités et les intérêts, ayant étudié soigneusement les difficultés et les chances diverses de la grande entreprise qu'ils voulaient accomplir. Il s'agissait d'une affaire qu'on avait conçue à Paris, à peu près sans études préalables, qu'on avait envi-

sagée surtout sous le rapport financier, sous le point de vue général de rendre quelque mouvement aux grandes affaires; il s'agissait enfin au fond, beaucoup plus d'une vaste opération de Bourse que d'une affaire de longue haleine, se liant à l'avenir du pays.

Demande au moins la séparation des deux parties distinctes de la ligne.

Repoussée dans ses vues de fusion par la Compagnie que patronait le projet LACROSSE, la navigation dut se borner à solliciter la séparation de la grande ligne de Paris à Avignon, et demander au moins que, comme sous l'empire des adjudications de 1846, il y eût une Compagnie pour la ligne de Paris à Lyon et une Compagnie pour la ligne de Lyon à Avignon.

La concentration de la ligne entière entre les mêmes mains plus mortelle encore à la navigation que la garantie d'intérêt.

On ne pouvait se dissimuler, en effet, que, mettre entre les mêmes mains l'immense ligne de Paris à Avignon, c'était donner contre la navigation une nouvelle arme offensive des plus puissantes au Chemin de fer déjà pourvu de sa garantie d'intérêt. Tout en abaissant outre mesure ses tarifs entre Lyon et Avignon, une Compagnie unique pouvait, en les maintenant entre Paris et Lyon, trouver à se dédommager largement des sacrifices qu'elle aurait à faire contre la navigation et obtenir ainsi encore en moyenne des bénéfices, malgré les pertes qu'elle devrait subir sur la portion de sa ligne en concurrence avec la voie fluviale. La Compagnie qui n'aurait que le Chemin de Lyon à Avignon, en combattant la navigation, en réduisant dans une extrême proportion ses tarifs, aurait toujours, à la vérité, les *cinq pour cent* garantis, mais elle ne pourrait avoir plus, en cas de guerre, et l'espérance d'avoir plus, pourrait la conduire à des arrangements avec la navigation, qui seraient pour celle-ci une planche de salut. La Compagnie, possédant toute la ligne, n'aurait pas besoin de recourir à des ménagements, pour avoir, au moyen des bénéfices qui lui seraient assurés sur la partie de son parcours où elle serait sans concurrence, plus des *cinq*

pour cent garantis par l'État. Elle aurait donc, à faire disparaître la navigation, un intérêt que rien ne balancerait, et, pour y parvenir, elle serait armée d'un moyen plus redoutable encore que la garantie d'intérêt.

Refus de séparer les deux lignes, basé sur la crainte de ne pouvoir trouver une Compagnie isolée pour celle de Lyon à Avignon.

On répondit à la demande de la navigation, que, séparer les deux portions de la ligne, c'était renoncer à établir une voie ferrée de Lyon à Avignon, parce que cette partie serait difficile à exécuter, et peu productive, à cause de la concurrence incessante de la navigation à laquelle on semblait encore croire. On prétendit que, si on tentait une concession isolée, il ne se présenterait point de Compagnie sérieuse pour l'accepter; que, séparer les deux lignes, ce serait obliger le Gouvernement à de grands sacrifices pour exécuter lui-même celle de Lyon à Avignon, sacrifices qu'il ne pourrait peut-être faire de longtemps. On s'efforçait de conclure de là, qu'il n'y avait d'autre moyen d'assurer l'exécution prompte de la ligne complète, que d'accorder comme compensation de la portion difficile et peu productive de Lyon à Avignon, à la Compagnie qui s'en chargerait, la concession de la partie incontestablement avantageuse de Lyon à Paris.

Formation d'une Compagnie spéciale pour Lyon et Avignon provoquée par la navigation.

La navigation, pour répondre péremptoirement à cet argument, songea à provoquer elle-même la formation d'une Compagnie qui viendrait isolément, comme en 1846, soumissionner la ligne de Lyon à Avignon. Elle trouva des sympathies, elle obtint de puissants appuis dans des intérêts froissés comme elle par le projet de loi, et elle vint à bout de formuler, à l'aide des noms les plus honorables, une soumission pour cette portion qui l'intéressait spécialement. Par cette soumission, la Compagnie, qui offrait de faire le chemin de Lyon à Avignon, s'engageait à maintenir la navigation à vapeur dans une certaine proportion.

Toutes les difficultés semblaient devoir être levées. Comment la

Compagnie du projet LACROSSE, qui ne prenait la concession du chemin de Lyon à Avignon que comme une lourde charge, qui ne consentait à le faire que parce qu'on lui concédait en même temps Paris à Lyon, ne serait-elle pas ravie de n'avoir que la partie généralement considérée comme excellente, d'être exonérée de la partie à la fois coûteuse et peu productive?

Eh bien! pas du tout. Cette Compagnie avait, à l'entendre, embrassé une grande affaire; ses arrangements étaient arrêtés; elle ne pouvait rien changer à ses combinaisons basées sur l'ensemble; il lui fallait tout ou rien. Et, en présence de cette déclaration imprévue, le Ministre sembla croire, par un revirement complet d'idées, que, si on morcelait la ligne, si on la débarrassait de la portion de Lyon à Avignon, jugée jusque-là si désavantageuse, on ne pourrait plus trouver de concessionnaire pour la partie si incontestablement productive de Lyon à Paris.

Formation d'une Compagnie spéciale pour Paris à Lyon.

Il fallut songer à former aussi une Compagnie pour le Chemin de Paris à Lyon. Cela était plus facile, et on en est aisément venu à bout. Les noms les plus recommandables, les hommes le plus haut placés dans l'industrie spéciale des chemins de fer et dans le monde financier se sont mis en avant.

Concordance des conditions souscrites par les deux Compagnies.

Les deux Compagnies de Lyon à Avignon et de Paris à Lyon se sont entendues; elles ont fait coïncider leurs soumissions. Les subventions demandées par l'une sont offertes par l'autre; les conditions souscrites par toutes deux sont les mêmes que celles imposées par le Ministre à la Compagnie qu'il veut à toute force unique; elles offrent même quelques avantages comparatifs.

C'est dans cet état que l'affaire se présente devant l'Assemblée législative; c'est dans cette situation que le Ministre paraît persister à soutenir le système d'une Compagnie unique, et que la majorité de la

Commission propose, tout en paraissant lui laisser l'option entre les deux systèmes, de consacrer réellement celui contre lequel nous nous élevons.

En présence des faits que nous venons de dérouler, au point où en est maintenant cette affaire, il semble à peine croyable qu'on puisse persister à vouloir mettre dans les mêmes mains les deux parties si distinctes de la grande ligne de Paris à Avignon. Quels inconvénients présente donc la division que tant d'intérêts commandent?

C'est seulement, nous l'avons dit, les intérêts de la navigation à vapeur que nous voulons invoquer. Ne suffiraient-ils pas pour faire pencher la balance, pour trancher la question, si elle pouvait d'ailleurs paraître douteuse?

La concentralisation de la ligne entre les mains d'une Compagnie unique, condamne la navigation du Rhône, sans retour, sans dédommagement, sans chances de salut, sans possibilité de lutter contre son ennemi, à la ruine la plus complète, à la destruction la plus absolue.

La constitution d'une Compagnie indépendante pour Lyon à Avignon laisse quelques chances de salut à la navigation.

La constitution d'une Compagnie spéciale de Lyon à Avignon lui laisse la perspective de tirer peut-être quelques débris du naufrage auquel elle est probablement dans tous les cas condamnée. Ce naufrage, elle s'y résigne; elle reconnaît que, devant une voie ferrée qui a besoin pour être alimentée de tous les transports et qui suffira à toutes les exigences, son importance actuelle n'est pas possible; elle comprend qu'elle serait une superfétation, qu'elle doit se réduire dans une large proportion, elle veut opérer graduellement cette réduction, se transformer, se confondre dans la nouvelle industrie destinée à la remplacer. Quoi de plus moral que cette transformation? Le pouvoir ne doit-il pas l'encourager? Comment ne se féliciterait-on pas de voir surgir un moyen par lequel la substitution d'une industrie à une autre se ferait

sans secousse et en laissant aux intérêts lésés quelques chances de dédommagement? Ce serait une transition, une modification industrielle. Préfère-t-on n'élever le Chemin que sur des monceaux de ruines?

Assure le maintien de la navigation dans une certaine proportion.

Le système basé sur la séparation de la ligne assure d'ailleurs le maintien de la navigation à vapeur dans une proportion quelconque? Cet avantage mérite bien d'exciter quelque attention. N'est-il pas à désirer que le voyageur puisse conserver, pour la descente du Rhône, l'option de ce moyen de locomotion si prompt et si agréable, que la ligne ferrée elle-même n'empêcherait pas de regretter. Et qu'on ne s'y trompe pas; il n'y a que le système proposé qui puisse garantir cet avantage; car la descente du Rhône ne peut s'effectuer utilement qu'autant que la remonte est productive, et celle-ci ne pourrait pas l'être, en rivalité avec le Chemin de fer qui ne lui laisserait aucune marchandise pour l'alimenter. Le maintien de la navigation à vapeur en dehors du Chemin de fer, en concurrence avec lui, n'est donc pas possible. Assuré par le Chemin lui-même, il sera évidemment onéreux pour lui, puisqu'il fera double emploi, puisque les bateaux à vapeur maintenus par le Chemin ne porteraient que ce que lui-même pourrait porter sans plus de frais. Il n'y a ainsi que l'obligation imposée au Chemin de maintenir la navigation à vapeur dans une certaine proportion, qui puisse garantir ce maintien, et la Compagnie formée pour la ligne de Lyon à Avignon en contracte l'engagement dans sa soumission.

Maintien impossible dans l'autre système.

On ne peut faire d'objection solide contre la légère augmentation de capital que la fusion de la navigation à vapeur dans la Compagnie du Chemin de fer entraînerait pour la constitution du capital de celle-ci. D'abord, ce capital devra être proportionnellement fort

productif jusqu'à l'achèvement complet du Chemin. Mais d'ailleurs il faut toujours arriver à l'absorber. Que ce soit plus tard par des conditions de rachat que l'intérêt respectif prescrirait peut-être, par des traités d'exploitation, par des arrangements quelconques, ou par une longue guerre de tarifs, il faudra toujours que le Chemin de fer subisse, à cet égard, des sacrifices, sacrifices qui, il est vrai, dans le système de garantie, seront, en définitive, à la charge de l'État. Mais alors, c'est l'État qui a intérêt à ce que la Compagnie fasse ce qu'elle ferait, si elle n'était pas garantie. Dans cet ordre d'idées, il est facile de comprendre, comme l'avaient de suite compris les hommes habiles qui, en 1846, avaient entrepris le Chemin de Lyon à Avignon, que, sous le point de vue des produits et des résultats définitifs, le système au moyen duquel la navigation se fusionnerait avec le Chemin de fer, est le plus économique, le plus avantageux pour celui-ci, de même que, dans un autre ordre d'idées, il est le plus moral.

La fusion avec la navigation est le moyen le plus économique pour le Chemin de fer, et, par conséquent, pour l'État.

Pour les hommes, s'il en est encore qui conservent quelques illusions sur la possibilité de voir la navigation à vapeur se soutenir par elle-même et faire une concurrence de quelque importance au Chemin de fer, le système de la Compagnie unique doit être d'autant plus énergiquement repoussé, qu'il serait le plus grand obstacle à leurs espérances. Car, nous l'avons démontré, la centralisation entre les mêmes mains de toute la ligne de Paris à Avignon deviendrait contre la navigation une arme irrésistible qui, combinée avec la garantie d'intérêt, ne lui laisserait pas la moindre possibilité de lutter contre la ligne ferrée.

Si on veut la ruine de la navigation, pourquoi ne pas l'indemniser? cela serait à la fois et plus économique et plus juste.

Mais, si on refuse d'ouvrir à la navigation à vapeur du Rhône la faible chance de salut que lui laisserait peut-être la constitution d'une Compagnie spéciale pour la ligne de Lyon à Avignon; si, sans pitié pour

elle; si, malgré tous ses efforts pour se prêter à l'établissement du Chemin de fer de Paris à la Méditerranée, on persiste à la livrer aux coups de son rival, à armer à plaisir celui-ci de tous les moyens de destruction dont le pouvoir peut disposer contre elle, devra-t-elle laisser en silence s'accomplir cette inique et aveugle destruction? Faudra-t-il qu'elle s'incline devant la condamnation qui la frapperait? N'aurait-elle pas d'énergiques réclamations à faire entendre sur la dépossession brutale qu'on persisterait à lui infliger, au profit d'intérêts auxquels le Gouvernement serait substitué? Lorsqu'une ordonnance récente du Chef de l'État vient de raviver les demandes en indemnité formulées par les maîtres de postes, dont la construction des voies ferrées rend les relais inactifs, ne serait-elle pas admise à faire valoir des réclamations bien plus spécieuses, bien plus dignes d'intérêt peut-être?

A toutes les considérations que nous venons de développer, à tant d'autres arguments qui viennent de toutes parts, au nom de tous les intérêts, prescrire de la manière la plus impérieuse, la division entre deux Compagnies de la grande ligne de Paris à Avignon, qu'objecte-t-on? Quel est donc l'intérêt si puissant qui domine tous les autres?

Il serait utile, dit-on, de constituer une grande Compagnie dont les efforts et le succès ne pussent inspirer aucun doute! Plus la Compagnie sera riche et forte, plus la ligne à sa disposition aura d'étendue, plus aussi son administration sera une, plus le Chemin offrira de garanties d'exécution et d'exploitation!

Ce but, de constituer une Compagnie riche et forte, serait à la vérité parfaitement atteint, si on accumulait dans les mains qui ont déjà tant de monopoles, celui de la ligne ferrée de Paris à la

Méditerranée; on pourrait même faire mieux; et, en suivant jusqu'au bout cet argument irrésistible, on pourrait ne rien laisser en dehors de la grande puissance financière dont on tient tant à augmenter encore l'influence. On pourrait concentrer en ces mains tout ce qui n'y est pas encore.

Mais dans le temps où nous vivons, cette considération ne devrait-elle pas être, au contraire, le plus énergique des arguments contre le projet de M. Lacrosse, revu et corrigé par M. Bineau?

Paris, le 25 Février 1850.

LES COMPAGNIES DE NAVIGATION A VAPEUR DU RHONE:

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BATEAUX A VAPEUR DU RHÔNE ET DE SES AFFLUENTS;

LA COMPAGNIE DE L'AIGLE;

LA COMPAGNIE DES PAPIN;

LA COMPAGNIE BONNARDEL FRÈRES;

LA COMPAGNIE MÉRIDIONALE;

LA COMPAGNIE DU SIRIUS;

LA COMPAGNIE DU VAUTOUR;

LA COMPAGNIE DES VOITURIERS DU RHÔNE.

BOUCQUIN, Imprimeur, rue de la Sainte-Chapelle, n. 5.— Paris, 1850.